

Les atouts et limites du fleuve Congo face à la relance de l'économie post-conflit en République Démocratique du Congo ⁽¹⁾

Francis LELO Nzuzi et (1)
Célestin TANTU Nginamau (2)

- (1) Les auteurs remercient sincèrement le Père Léon de Saint Moulin pour toutes ses observations.

Note des Auteurs - *Le fleuve Congo est qualifié de grand et de majestueux pour son débit, la densité de son réseau, l'immensité de son bassin hydrographique et sa longueur. Il parcourt, sans discontinuité, de vastes régions aux potentialités naturelles incommensurables. Jusqu'à quel point la RD Congo peut-elle compter sur lui pour la relance de son économie post-conflit ? Cet article présente les atouts et les limites de ce fleuve dans le rôle que le Congo voudrait lui assigner pour contribuer à la relance de l'économie de l'après-guerre. Ces limites sont géographique, économique, administrative, politique et socio-culturelle.*
Mots clés : Transport, fleuve Congo, économie post-conflit, République Démocratique du Congo.

The Congo river is described of large and majestic thanks to its flow, with the density of its network, the vastness of its catchments area and its length. It traverses, without discontinuity, of the vast areas to the incommensurable natural potentialities. Can Congo count on its river for contributes to the revival of its economy post-conflict? This article presents the assets and the limits of this river in the role which Congo would like to assign to him to contribute to the revival of the economy of after-war. These limits are geographical, economic, administrative, political and socio - cultural. **Key words**: Transport, Congo river, economy post-conflict, Democratic Republic of Congo.

Les atouts du fleuve

LE FLEUVE CONGO OCCUPE L'IMMENSE CUVETTE de l'Afrique centrale. Son réseau hydrographique couvre plus de 2/3 de la RD Congo. Son réseau navigable comprend plus de 25.000 km de voies à l'état naturel dont

Professeur à l'Université de Kinshasa, Faculté des Sciences,
Professeur à l'Université de Kinshasa, Faculté des Sciences Economiques.

près de 15.000 explorés et classifiés (Gulemvuga, 2003). Son parcours de 4.374 km est subdivisé en plusieurs biefs: le bief supérieur ⁽²⁾, le bief moyen et ses affluents ⁽³⁾, le bief inférieur, enfin, qui se partage en trois ⁽⁴⁾, selon la Régie des Voies fluviales (RVF).

La navigation dans le bief supérieur, au-delà de Kisangani, est interrompue par des chutes ou rapides. Le bief inférieur, en deçà de Kinshasa, est parsemé de 32 chutes qui rendent la navigation impossible. Le chemin de fer a suppléé aux tronçons non navigables en jouant pratiquement le rôle de pont entre les biefs navigables. C'est le cas des rails Matadi-Kinshasa et Ilebo-Lubumbashi, jadis Aketi-Bumba, etc.

Le fleuve et ses affluents constituent une épine dorsale du Congo et un axe nourricier du pays. Par lui, on assure le transport le moins dispendieux. Transporter une tonne de produits de la ville portuaire de Matadi à Kinshasa par route coûte trois fois plus cher que le faire de Kisangani à Kinshasa par voie fluviale (Roux, 2007). Le rôle du fleuve n'est pas seulement économique mais aussi social. Le fleuve est l'une des plus importantes voies de communication qui permet des échanges massifs de marchandises et de personnes à bas coûts entre différentes régions d'un pays.

Le développement économique de diverses provinces dépend essentiellement de lui ⁽⁵⁾, sans oublier sa jonction avec le chemin de fer, qui établit la liaison avec d'autres provinces ⁽⁶⁾. En l'absence de routes praticables, face à un réseau ferroviaire vétuste et au coût énorme du fret aérien, la voie fluviale reste le meilleur moyen pour les échanges commerciaux et le développement de l'agriculture dans les provinces riveraines. Ainsi, jusque dans les années 80, cuivre, huile, coton, sucre, café et pétrole passaient par eau pour atteindre la côte atlantique, et c'est par le fleuve aussi que les biens importés atteignaient l'intérieur du pays. Par le fleuve, on assurait aussi efficacement le déplacement des personnes, à la satisfaction des voyageurs, jusqu'au début des années 80.

Les limites du fleuve

Le fleuve Congo présente plusieurs limites : géographique, économique, administrative, politique et socio-culturelle.

⁽²⁾ De la source (Lualaba) à Kisangani : 2000 km.

⁽³⁾ De Kisangani à Kinshasa : 1 200 km.

⁽⁴⁾ De Kinshasa à Matadi (350 km), le bief maritime (148 km), le littoral (37 km).

⁽⁵⁾ Bas-Congo, Bandundu, Equateur, Province Orientale, Maniema.

⁽⁶⁾ Kasai, Katanga.

Une localisation géographique excentrée

Cependant, le fleuve ne parcourt que partiellement le territoire national. Il ne traverse pas les zones de peuplement denses ni les régions économiquement dynamiques actuellement comme le Nord-Kivu, le Sud-Kivu, le Katanga et les deux Kasai. En effet, depuis le début des années 90, le Nord-Kivu a tissé des liens économiques très étroits avec l'Ouganda et le Rwanda, le Sud-Kivu avec le Burundi, le Katanga et les deux Kasai avec toute l'Afrique australe, comme l'ont décrit Bruneau et Simon en 1991.

Si on trace sur une carte géographique une ligne droite de Mbandaka au lac Tanganyika pour diviser le Congo en deux, on se rend compte que la partie nord, où passe le fleuve, ne concentre que 20% de la population urbaine et à peine 32% du PIB (de Saint Moulin, 2005). La cuvette centrale occupe le tiers du pays dans une combinaison de forêts équatoriales et de marais. Le fleuve et ses affluents arrosent cette cuvette qui est malheureusement peu peuplée. La nature a fait que le fleuve ne dessert pas la partie sud du pays qui, pourtant, concentre 80% de la population urbaine et 68% du PIB (de Saint Moulin, *op.cit.*) et 55% de la population nationale (Laporte et al., cités par *La voix du Congo profond*, 2008).

Comme on le voit, le fleuve Congo parcourt 'paisiblement' le 'centre déprimé' (Bruneau et Simon, 1989), c'est-à-dire la cuvette centrale au potentiel non exploité ; et 'tourne le dos', à l' 'anneau utile' (Bruneau et Simon, *op.cit.*), c'est-à-dire à la ceinture des plateaux ⁽⁷⁾ et des montagnes périphériques ⁽⁸⁾, aux scandaleuses richesses naturelles à peine mises en valeur. Ces plateaux qui bordent la cuvette centrale sont savanicoles et mieux peuplés. Les montagnes de l'Est sont caractérisées par une forte densité de la population. Et pourtant, cet 'anneau utile' ou 'croissant utile', constitué des plateaux et massifs, regroupe près de 77,5% des densités de population ⁽⁹⁾, concentre les industries lourdes et de transformation, les voies de communication construites et les grandes villes ⁽¹⁰⁾.

En ce qui concerne par exemple les villes, le fleuve ne passe que par cinq chefs-lieux de province sur onze ⁽¹¹⁾. Et parmi les cinq villes, à peine deux sont économiquement

(7) Sud et Nord de la RD Congo.

(8) Est de la RD Congo.

(9) RD CONGO, MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, Bureau d'Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme.

(10) Lubumbashi, Likasi, Bukavu, Goma, Kikwit, Mbuji-Mayi, Kananga.

(11) Matadi, Kinshasa, Mbandaka, Kisangani et Kindu.

dynamiques aujourd'hui : Kinshasa, la capitale et Matadi, la ville portuaire. Ces deux villes constituent les portes d'entrée et de sortie du pays. Par contre, les autres villes portuaires fluviales continuent de sombrer économiquement parce qu'elles ont cessé de jouer leur rôle de ville portuaire à cause de la cessation des activités fluviales.

D'autres villes comme Kisangani, Kindu et Mbandaka présentent jusque maintenant peu de perspectives économiques comme villes portuaires parce qu'elles n'ont d'arrière-pays que l'immense forêt équatoriale aux accès encore très difficiles.

A titre comparatif, le fleuve Volga joue un rôle majeur dans l'urbanisation de l'ex. URSS parce qu'il est une voie naturelle d'échanges. Constituant depuis longtemps une grande artère de commerce, le fleuve Volga rassemble le plus grand nombre de villes de plus de 100.000 habitants. Ainsi donc, beaucoup de villes de l'ex. URSS sont reliées à ce fleuve. La majorité de ces villes sont nées en haute Volga entre le 11^{ème} et le 13^{ème} siècles et celles dont l'histoire se situe entre le 14^{ème} et le 17^{ème} siècles sont installées sur le cours moyen et sur le cours de la basse Volga (Beaujeu-Garnier et Chabot, 1963).

Comme on le voit, le fleuve Congo jouerait un rôle économique important s'il passait par le 'croissant utile'. Hélas ! la nature en a décidé autrement : le fleuve Congo ne « polarise » pas géographiquement le territoire national et ne dessert pas le 'croissant économique'. Non seulement il tourne le dos aux grandes régions dynamiques, mais il est aussi faiblement exploité sur le plan économique là où ses biefs sont navigables.

Une très faible exploitation économique

En principe, vu l'immensité et l'enclavement du pays, les biefs navigables du fleuve devraient être exploités au maximum et saturés des bateaux de marchandises. Or, le fleuve est depuis des années sous-utilisé non seulement à cause du sous-développement du pays, mais aussi à cause de la 'faillite' de ses quelques principaux utilisateurs : l'Onatra (le transporteur), la Gécamines (la cliente), la Régie des Voies Fluviales (le baliseur).

Aujourd'hui, l'Onatra n'est que l'ombre de lui-même, sa flotte et ses ports sont très vétustes et inopérables. Comble de malheur, il vient de payer le lourd tribut des dernières guerres d'agression parce que ses bateaux et son personnel navigant ont souvent été réquisitionnés pour le transport des troupes gouvernementales. Jusqu'à ce jour, l'Onatra n'a pas encore repris ses activités comme autrefois.

En ce qui concerne la clientèle, quand la Gécamines tournait à plein régime, l'exportation de ses 500.000 tonnes de cuivre produites au Katanga se

(¹²) Lubumbashi – Ilebo.

(¹³) Ilebo – Kinshasa.

(¹⁴) Kinshasa - Matadi
pour l'exportation.

faisait par voie ferrée (¹²), ensuite par eau (¹³) et à nouveau par voie ferrée (¹⁴). Aujourd'hui, ce mode de transport par rail n'est plus utilisé par manque de matériel. Et comme conséquence, l'itinéraire d'exportation du cuivre et d'autres produits en provenance de l'Est du pays a été détourné vers le port de Dar-es-Salaam aux dépens de l'Onatra et du port de Matadi.

Pour ce qui est du balisage et du curage, la Régie des Voies Fluviales (RVF), presque en faillite, est considérée aujourd'hui comme l'un des canards boiteux des entreprises publiques congolaises. Elle n'accomplit plus sa mission de draguer les chenaux de navigation et les accès aux ports. Elle n'a que trois baliseurs sur les 29 qu'elle possédait à l'époque coloniale et dont un a d'ailleurs été réquisitionné par l'armée (Kuediasala, 2007). Aujourd'hui, la navigation sur le fleuve ressemble à un parcours du combattant tant elle est périlleuse. Pour preuve, à plusieurs endroits des abords du fleuve, en passant par de nombreux petits ports provinciaux, des dizaines de bateaux et de barges naufragés jonchent les berges. Le lit du fleuve et de ses affluents s'est ainsi progressivement transformé en un véritable 'cimetière' de bateaux de tout gabarit (¹⁵). Il y a même des barges qui y ont coulé avec des lingots de cuivre en provenance du Katanga, via Ilebo, à cause d'orages trop violents ou par manque de balisage, d'après le registre des accidents du commissaire fluvial et le répertoire de la Commission nationale des sinistres sur le fleuve.

(¹⁵) Hors-bord, yachts, baleinières, etc.

L'absence de balisage et de dragage du fleuve Congo résulte de son coût élevé, qui équivaut à celui de la construction d'une route asphaltée de 10 km, c'est-à-dire près de 10 millions USD (Roux, *op.cit.*). Par manque de moyens et en difficultés opérationnelles prolongées, la Régie des Voies Fluviales a dû recourir au début de l'an 2007 à la Société congolaise de balisage du Congo-Brazzaville pour les travaux de balisage du chenal de Kingabwa sur financement du Fonds de Promotion de l'Industrie de la RD Congo et de la Commission Internationale du bassin Congo-Oubangui – Sangha (Cicos). Ces travaux ont été achevés vers la fin de l'an 2007 et

ont permis d'aménager les voies fluviales du chenal de Kingabwa pour l'accostage des bateaux et des autres embarcations desservant le fleuve Congo après 30 ans d'inaccessibilité (Kuediasala, *op.cit.*).

Grâce à ces travaux, le chenal d'entrée du Pool Malebo de Kingabwa est opérationnel et permet aux bateaux d'atteindre directement le port central de Kinshasa sans un long détour de près de 10 km. 25.000 m³ de sable de ce chenal ont été évacués, mais toute la mitraille des bateaux abandonnés rend encore le trafic nocturne périlleux. A cause de ces problèmes, le fleuve Congo reste peu utilisé et faiblement rentabilisé.

Une mauvaise gouvernance administrative

A cause de la faillite de l'Etat, la tracasserie a été érigée en système sur le fleuve Congo et tous les prétextes sont bons pour les services étatiques pour rançonner les opérateurs économiques et les exploitants des bateaux regroupés au sein de l'Union Congolaise des Armateurs des Baleinières (UCAB). La multiplication des taxes et les tracasseries au départ, en cours de route et à l'arrivée du bateau, ainsi que la surtaxation des marchandises de valeur sont de véritables contraintes qui empêchent le développement des activités commerciales fluviales.

D'après Kuzondisa (2003), les taxes et frais à payer⁽¹⁶⁾ étaient si nombreux que l'Association des transporteurs fluviaux du Congo a été amenée à en réclamer carrément la suppression. L'illustration la plus parfaite de tracasserie est le principe selon lequel moins il y a de navigations sur une voie d'eau, plus élevés sont les taxes et frais à payer. A Mbandaka, par exemple, dans la province de l'Equateur, selon l'Association des transporteurs fluviaux, lorsqu'un bateau est 'arraisonné' par les soldats de la Force Navale, le commandant du bateau est obligé de payer 500 dollars USD pour se tirer d'affaires.

Pembe (2003) a inventorié les taxes et frais qui sont perçus illégalement dans l'axe fluvial Kiri-Kinshasa-Kiri (1.260 km) par les services de l'Etat⁽¹⁷⁾ : Intérieur (31,8%), Transports et Communications (14,6%), Agriculture, Elevage et Pêche (13,39%), Défense Nationale (6,42%), Culture et Arts (1,81%), ANR (1,71%), Présidence/, Environnement et Tourisme (1,55%), Finances (1,11%), Santé Publique (0,31%), Privé/Manutention (27,2%). Ces statistiques permettent de dégager l'ampleur des difficultés que rencontrent les exploitants fluviaux et

(16) Taxes Armée (FAC), Police (PNC), Sécurité (ANR), Migration (DGM), Administration (D G R A D) , Commissariat fluvial, Contrôle (OCC), RVF, Contributions (DGC), Douanes (OFIDA), Recouvrement provincial, Gouvernorat, Chef de terre, Agriculture, Hygiène, Hydrocarbures, Petites et Moyennes Entreprises (PMEA), Fonds Promotion Tourisme, ANABA, Forces Navales, Entreposage, Manutention, Marquage, Salongo, Fonds Promotion Culturelle, Sécurité militaire (DEMIAP), Quarantaine Vétérinaire, Marine, etc.

(17) Intérieur (Gouvernorat, Police Nationale, DGM, Police Fluviale, commune, chef de Terre), Défense Nationale (Force Navale, Fouille, DMIAP), Transport et communication (Commissariat fluvial, RVF, Direction Marine), Finances (DGRAD, DGI, OFIDA), Santé Publique (Quarantaine Vétérinaire, Hygiène), Privés (Manutention port et taxe Salongo), Présidence (ANR), Environnement et Tourisme (Fonds de Promotion du tourisme), Cultures et Arts (Fonds de Promotion culturelle), Agriculture, Elevage et pêche (Taxation agricole).

montrent comment elles constituent un véritable frein pour ce sous-secteur des transports.

Selon les études de Lungwangu et al. (2003) et de Wande (2003), les tracasseries administratives et policières ⁽¹⁸⁾ ont des conséquences négatives non seulement pour les usagers des voies navigables ⁽¹⁹⁾ (appauvrissement, démotivation, réduction des marchandises, fuite des unités flottantes sur d'autres axes fluviaux), mais aussi pour les consommateurs (hausse des prix sur les grands marchés de consommation) et même pour l'Etat (évasion fiscale, trafic d'influence, trésor public vide, inexistence de l'autorité de l'Etat).

En conclusion, le fleuve chasse en quelque sorte les Petites et Moyennes Entreprises. Les multiples tracasseries administratives et policières représentent un véritable goulot d'étranglement pour les commerçants qui utilisent les voies fluviales.

Un faible dynamisme des communautés riveraines

Après avoir vécu pendant longtemps presque en autarcie à cause des contraintes environnementales et selon les pratiques traditionnelles de production ⁽²⁰⁾ et d'organisation de l'espace ⁽²¹⁾, les populations forestières riveraines, habituées à la pêche, à la chasse et à la cueillette ont du mal à créer une dynamique communautaire pour le développement de leur contrée. Toute initiative extérieure du genre projet de développement économique local est perçue comme une contrainte insupportable et inconciliable avec leur liberté de pensée et d'action (Banyaku, 2003).

L'insécurité des biens et des personnes

A cause des guerres, le trafic sur le fleuve Congo avait cessé depuis 1996.

Absent du fleuve depuis des années, un bateau 'humanitaire' a timidement remonté jusqu'à Kisangani, à partir de Kinshasa le 8 juin 2001, sur incitation du Conseil de Sécurité des Nations Unies, avec un convoi pétrolier onusien surveillé par deux cent cinquante hommes de la marine uruguayenne. En novembre 2001, les bateaux de la Mission d'Observation des Nations Unies au Congo (Monuc), précédés par l'unique baliseur de la RVF, avaient convoyé 148.265 USD destinés à la paie de 39 mois des

⁽¹⁸⁾ Arrestation arbitraire, détention illégale, non assistance à personne en danger, vol, escroquerie, abus de confiance, recel, tromperie, taxations arbitraires, double imposition sur la même matière, imposition des biens exonérés, raquettes, corruption, humiliations, tortures, rations forcées pour les militaires, confiscation des documents des unités flottantes, etc.

⁽¹⁹⁾ Armateurs, personnel navigant, commerçants.

⁽²⁰⁾ Armateurs, personnel navigant, commerçants.

⁽²¹⁾ Petites chefferies de faible densité démographique, autonomes les unes des autres sans organisation structurée.

agents de l'Etat des territoires en guerre : Lisala, Bumba, Zongo et Gemena. La Monuc avait aussi assuré le transport des malles contenant les items des examens d'Etat pour les provinces sous contrôle rebelle. D'autres convois humanitaires ⁽²²⁾ comme ceux de la Caritas ont suivi en partant de Kinshasa avec des vivres, semences et médicaments en faveur des populations meurtries et avaient assuré aussi le rapatriement de déplacés de guerre.

⁽²²⁾ Baptisés Boboto 1, 2, 3, 4, etc.

Ce n'est qu'à la fin de la guerre, vers 2002, qu'on a enregistré une timide reprise des activités sur le fleuve Congo et le Kasai grâce à la 'témérité' des exploitants privés. Aujourd'hui, 75% des activités économiques sur le fleuve sont assurées par ces transporteurs privés, regroupés au sein de l'Association des Armateurs du Congo (Asarco), spécialisés dans le transport de produits agricoles et manufacturés. Les montées, essentiellement privées, interviennent maintenant pour 12 % tandis que les descentes pour 44 % dans le total des tonnages, selon les statistiques du Département 'Ports et Transports Fluviaux' (PTF) de l'Onatra..

Enfin, après une longue éclipse d'une décennie, le premier bateau Onatra inaugural civil et commercial, escorté par la Monuc, en provenance de Kinshasa est arrivé à Kisangani le 30 août 2006. Depuis lors, les Boyomais attendent l'arrivée du second bateau Onatra. Les privés, quant à eux, relient toutes les semaines Kinshasa et Kisangani.

Les conséquences sur le trafic fluvial

L'évolution du trafic des marchandises transportées par l'Onatra sur le fleuve, la rivière Kasai et leurs affluents peut être suivie de 1960 à 2004 ⁽²³⁾. Kinshasa apparaît comme le terminus et le grand port de rupture de charge de tout le réseau fluvial congolais, car il reçoit deux types de marchandises par le fleuve. Il s'agit des produits destinés à la consommation ⁽²⁴⁾ pour un marché de 8 millions d'habitants et de ceux qui y arrivent pour être exportés ⁽²⁵⁾.

⁽²³⁾ Le 'PTF' est un département de l'Office National des Transports (ONATRA) qui s'occupe du trafic des biens et des personnes sur le fleuve Congo et sur la rivière Kasai.

La montée représente tous les trafics sur le trajet entre Kinshasa et Kisangani sur le fleuve Congo, et entre Kinshasa et Ilebo sur la rivière Kasai. La descente représente le sens inverse.

⁽²⁴⁾ Manioc, maïs, riz, arachide, huile de palme, poisson fumé, poisson salé, etc.

Entre Kinshasa et Ilebo, le transport à la montée de 1960 aux années 80, était en grande partie constitué de marchandises comme les hydrocarbures, les matériels

⁽²⁵⁾ Huile de palme, café, etc.

d'équipement, les matériaux de construction, les produits manufacturés et les véhicules. A la descente, il était à la même époque constitué en gros de marchandises comme le cuivre, la cassitérite, les oléagineux, le café, le bois, les produits agricoles, etc. (Vennetier, 1978).

De même, à la montée entre Kinshasa et Kisangani, de 1960 à 2004, le transport était constitué essentiellement de produits manufacturés et d'autres marchandises comme les hydrocarbures, les matériaux de construction, les matériels d'équipement et les véhicules. A la descente, c'était les produits agricoles qui constituaient le gros de la cargaison.

De l'indépendance à nos jours, les tonnages à la descente ont toujours été supérieurs à ceux de la montée parce que Kinshasa dépend des provinces de l'intérieur pour ses besoins de consommation et qu'elle envoie peu en provinces, régions tournées économiquement vers les pays voisins (Bruneau et Simon, 1989). Les termes de l'échange ne sont en outre pas favorables à l'intérieur. Le tableau et le graphique ci-contre illustrent l'évolution de ce trafic de 1960 à 2004.

Le tableau n° 1 et la figure n° 1 montrent que le transport fluvial des marchandises de 1960 à 2004 a connu une croissance négative au fil du temps. A la montée, il a chuté de - 97%, à la descente de - 94% et au total il a régressé de - 92%. Et pourtant, le fleuve a connu les années fastes dans les années 50 en transportant plus de 200 000 passagers et 1.692.714,5 T de marchandises par an en moyenne, soit 1.678.018 T en 1956; 1.774.586 T en 1957; 1.656.603 T en 1958 et 1.701.652 T en 1959 dont 380 000 T de produits agricoles d'exportation ⁽²⁶⁾ vers 1961 (Roux, 2007). Tout ce trafic s'effectuait grâce à l'Onatra qui, à l'indépendance, avait 23.000 salariés, deux chantiers navals, 115 remorqueurs - pousseurs, 27 bateaux de divers calibres, plus de 700 barges pour le transport des voyageurs, des marchandises et des hydrocarbures, etc. (Vennetier, *op.cit.*).

⁽²⁶⁾ Huile de palme, caoutchouc, café vert, huile palmiste, tourteaux de palmistes, cacao, thé, bananes, etc.

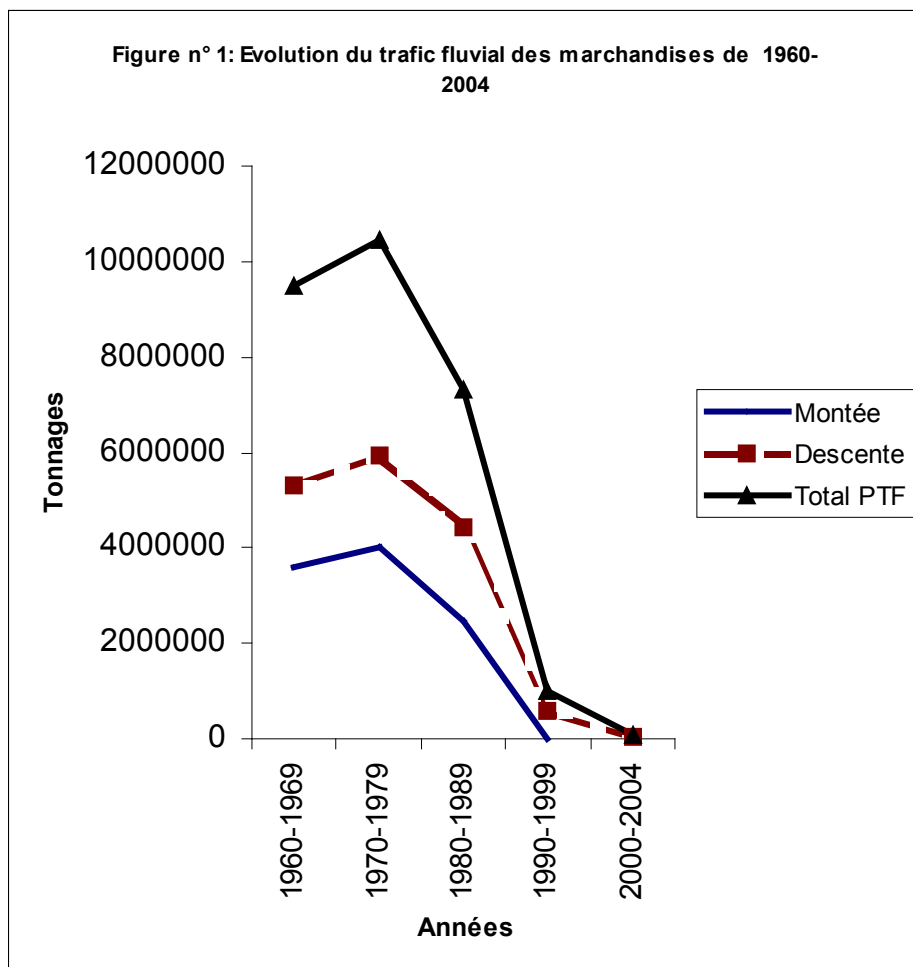
⁽²⁷⁾ La zaïrianisation.

La décennie 70 correspond au début de la descente aux enfers du trafic fluvial avec la nationalisation ⁽²⁷⁾ de toutes les entreprises et plantations étrangères au Congo en 1974. Les produits exportables par le fleuve ont chuté à 250.000 T.

Tableau I : Evolution du transport fluvial
des marchandises de 1960 à 2004

Période	Montée en T	Descente en T	Total PTF en T	Moyenne /An en T
1960-1969	3.604.425	5.295.832	9.480.972	948.097,2
1970-1979	4.033.156	5.956.730	10.453.486	1.045.348,6
1980-1989	2.465.005	4.451.098	7.306.785	730.678,5
1990-1999	326.265	577.659	1.024.128	102.421,8
2000-2004	12.633,125	44.981	101.326,125	20.265,225
Total	10.441.484,1	16.326.300	28.095.053,1	2.846.811,3

Source : - Service des statistiques, Direction commerciale de marketing.
- Cellule de gestion PTF, ONATRA.



La décennie 80 est marquée par l'effondrement du trafic, consécutif aux facteurs externes et internes : la chute du prix du cuivre et du zaïre-monnaie, le premier choc pétrolier, outre les programmes d'ajustement structurel initiés dans les années 80, etc. Les produits exportables par le fleuve chutèrent à 150.000 T.

La décennie 90 marque l'arrêt brusque du trafic sur le fleuve Congo et sur son principal affluent le Kasai pour deux raisons: les pillages de 1991 et 1993 ⁽²⁸⁾ ainsi que la guerre d'agression de 1997 à 2002. Pendant cette période, aucun bateau commercial ne naviguait plus sur le fleuve.

⁽²⁸⁾ 1885 entreprises, à travers le pays, furent pillées et les dégâts se chiffraient à 1 milliard \$ US. Kinshasa avait perdu, à elle seule, 100 000 emplois. (Lelo Nzuzi, 1995).

Une question reste à poser. Dans les circonstances actuelles d'après-guerre, que peut-on attendre du fleuve Congo pour la relance de l'économie nationale ?

Conclusion

Les pesanteurs énumérées ci-dessus ne permettent pas l'éclosion d'une économie du fleuve, car elles amenuisent non seulement les initiatives publiques et privées, mais entraînent aussi d'énormes pertes des recettes pour l'Etat congolais. Par ailleurs, le fleuve Congo ne constitue plus le facteur d'unité du pays malgré l'ampleur de son bassin (3.820.000 km²), car dans son état actuel, il ne structure pas le pays et n'arrive pas à consolider les divers ensembles nationaux.

Comme le fleuve ne joue pas le rôle d'un axe structurant pour la cohésion du pays et l'unité nationale, bien qu'il traverse 'majestueusement' la cuvette centrale, son apport à l'économie nationale est quasi nul.

Le balisage du fleuve et la lutte contre les tracasseries sont des solutions obligées ; mais elles ne suffisent pas, car tant que les provinces vivront dans la précarité, l'aire d'influence du fleuve continuera de s'effriter par manque de trafic. Les véritables préalables pour faire contribuer le fleuve à l'économie nationale sont le développement de l'intérieur du pays par la relance de la production agricole, la création de véritables métropoles régionales par la redynamisation et l'industrialisation des villes moyennes riveraines. Ainsi naîtront les richesses que le transport fluvial peut valoriser.

Francis LELO Nzuzi et
Célestin TANTU Nginamau

BIBLIOGRAPHIE

1. *Atlas du Zaïre*, Paris, Editions Jeune Afrique, 1978.
2. BANIAKU, L. (2003), «Résumé du texte de la relance économique par les projets de développement socio-économique», in *Actes du Séminaire - Atelier sur «La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents»*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM).
3. BEAUJEU-GARNIER, J. et CHABOT, G. (1963), *Traité de géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 493 p.
4. BRUNEAU, J.C. et SIMON, T. (1991), «Zaïre, l'espace écartelé», in *BEAU/Ministère des Travaux Publics*, 15 p.
5. CADASSE, D. (2001), «Le fleuve Congo sort la tête de l'eau : Le trafic fluvial reprend», in le journal *Economie-Afrique Centrale-Congo*, du 21 mai 2001, p. 1.
6. de SAINT-MOULIN, L. (2005), «Evolution et Transformation de la population de la RD Congo», in *Actes du Colloque « International Population Concerns (IPC): Approche éthique de la population, de la paix et du VIH/SIDA en Afrique Sub-saharienne»*, à paraître.
7. GULEMGUGA, G. (2003), «Contributions de la Régie des Voies Fluviales au Séminaire - Atelier sur la relance économique du fleuve Congo et de ses affluents», in *Actes du Séminaire - Atelier sur « La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents»*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM), pp. 1-7.
8. KUEDIASALA, F. (2007), «Congo-Kinshasa : Kinshasa – un cimetière de mitrailles jonche les abords du fleuve Congo», in le journal *Le Potentiel* (Kinshasa) du 7 Février 2007, p. 1.
9. KUZONDISA, M. et al. (2003), «Enquête sur les facteurs susceptibles de favoriser la relance des activités économiques sur le fleuve Congo et ses affluents», in *Actes du Séminaire - Atelier sur « La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents»*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM), pp 1-4.
10. LUNGWANGU, J. et al. (2003), «Rapport d'études socio-anthropologiques dans le cadre du projet de relance économique le long du fleuve Congo et de ses affluents», «Projet tracasseries», in *Actes du Séminaire - Atelier sur «La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents»*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM), pp. 1-7.
11. M.K. (2007), «Congo-Kinshasa: les armateurs réclament la suppression des actes juridiques initiés pendant la guerre», in le journal *Le Potentiel* (Kinshasa) du 3 mars 2007, p. 1.
12. NZUZI, L., (1995), «Zaïre : quatre années de « transition », bilan provisoire, in *L'Afrique Politique: le meilleur, le pire et l'incertain*, Paris, Ed. Karthala, pp. 253-265.
13. OWEN Wilfred, *Transports et développement*, Les Editions Internationales, Tendances Actuelles, Paris, 1970, p. 9.

14. PAIN, M. (1978), *Relief et hydrographie du Zaïre*, in *Atlas de la République du Zaïre*, Paris, Editions Jeune- Afrique, pp. 6-11.
15. PEMBE, C. (2003), «Cas-type de l'exploitation d'une baleinière en terme des frais payés aux différents postes de contrôle installés sur l'axe Mayi-Ndombe: ligne Kiri-Kinshasa-Kiri», in *Actes du Séminaire - Atelier sur « La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents »*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM), pp 1-4.
16. *Plan national d'action pour le développement de la RD Congo, 2001-2010*, Exposé du Gouvernement de la RD Congo à la 3ème Conférence des Nations Unies sur les Pays les Moins Avancés, Bruxelles, 13-20 mai 2001, p. 1.
17. RD CONGO, MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS/BEAU (2004), *Schéma National d'Aménagement du Territoire*, 24 p.
18. REPUBLIQUE DU ZAIRE, MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS/BEAU (1982), *Aménagement du Territoire : esquisse d'un schéma national*, 16 p.
19. ROUX, J (2007), «Relance du transport fluvial sur le Congo», in le journal *La Voix du Congo Profond*, janvier 2007, n° 0, p. 35.
20. SIRADIOU, D. (1984), *Le Zaïre aujourd'hui*, Paris, Editions Jeune Afrique, 263 p.
21. VENNETIER, Pierre (1978), «Communications», in *Atlas du Zaïre*, Editions Jeune Afrique, p. 59.
22. WANDE, L. et SONGO, A. (2003), «Etude juridique sur la relance économique du fleuve Congo», in *Actes du Séminaire - Atelier sur « La relance économique du fleuve Congo et de ses affluents »*, Kinshasa du 14 au 16 juillet 2003, vol. 2, Innovative Ressources Management (IRM), pp. 1-12.